

ശ്രീ. പാലോളി മുഹമ്മദ് കുട്ടി : കൂടുതൽ ജോലി സാധ്യത വരുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് ഇന്ന് കൊടുത്തിട്ടുള്ള ഒരു ക്ലാർക്കിന് പുറമെ ഈ പുനർവിന്യാസത്തിൽ തന്നെ ഓരോ ക്ലാർക്കിനെയും വീതം കൊടുക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള തീരുമാനമുണ്ട്. അതിലപ്പുറം വലിയ തോതിൽ സ്റ്റാഫിനെ വച്ചാൽ താങ്ങാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതി മിക്ക പഞ്ചായത്തുകൾക്കും ഉണ്ട്. ഇതുകൂടി വരികയാണെങ്കിൽ ജോലി ഭാരം കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : ജനകീയാസൂത്രണ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനെക്കുറിച്ച് ലോക്കൽ ആഡിറ്റ് ഫണ്ടും ഫിനാൻസ് റിംഗും അതോടൊപ്പം അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറലും നടത്തിയ ആഡിറ്റുകളെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ, അതുസംബന്ധിച്ച് എന്ത് നടപടികളാണ് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് ?

ശ്രീ. പാലോളി മുഹമ്മദ് കുട്ടി : ഈ പറയുന്ന ഏജൻസികളെല്ലാം, തദ്ദേശസ്വയംഭരണസ്ഥാപനങ്ങളുടെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചും അതിലുള്ള ക്രമക്കേടുകളെ സംബന്ധിച്ചുമൊക്കെ പരിശോധിച്ച് വരുന്ന റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിലേയ്ക്ക് വരാറുണ്ട്. അത് വരുന്ന മുറയ്ക്ക് ആവശ്യമായ നടപടി ഗവൺമെന്റ് എടുക്കാറുമുണ്ട്. ചില കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വീണ്ടും അന്വേഷണത്തിനുവേണ്ടി റിടാറുണ്ട്. ചില പ്രശ്നങ്ങളിൽ വിജിലൻസ് അന്വേഷണം വേണമെന്ന് തോന്നുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിജിലൻസിന് റിടാറുണ്ട്. അങ്ങനെ വിട്ടിട്ടുള്ളതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് കിട്ടുന്ന മുറയ്ക്ക് ആവശ്യമായ നടപടി ഗവൺമെന്റ് എടുത്തുവരുന്നുണ്ട്.

റബ്ബറൈസ് ചെയ്ത റോഡുകൾ

2 (*93) ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു :

പ്രൊഫ. മീനാക്ഷി തമ്പാൻ :

ശ്രീ. എൻ. അനിരുദ്ധൻ :

ശ്രീ. എം. നാരായണൻ (ഹോസ് ദുർഗ്ഗ) :

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഇപ്പോൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്ത എത്ര കിലോ മീറ്റർ റോഡുണ്ട് ;

(ബി) സാധാരണ ടാറിങ്ങിനെക്കാൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്ത റോഡുകൾക്ക് എത്ര ശതമാനം ഉപയോഗ്യത കൂടുതലുണ്ടെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ ;

(സി) കൂടുതൽ റോഡുകൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനുദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ ?

റിപ്പാർട്ടാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്) : സർ,

(എ) പരിക്ഷണാർത്ഥം കോട്ടയം സെൻട്രൽ ജംഗ്ഷൻ മുതൽ നാഗമ്പടം ജംഗ്ഷൻ വരെ ഒരു കിലോമീറ്ററും കോട്ടയം കുമിളി റോഡിൽ ഏകദേശം 5 കിലോമീറ്റർ റോഡും റബ്ബർ മിശ്രിതം ഉപയോഗിച്ച് ടാർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(ബി) റബ്ബറൈസ്ഡ് റോഡുകൾ സാധാരണ ടാർ ചെയ്ത റോഡുകളെക്കാൾ ഒന്നര ഇരട്ടി കാലം ഈട് നിൽക്കുന്നു. തന്മൂലം അറ്റകുറ്റപ്പണികളും പുതുക്കിപ്പണിയും കുറയുന്നു.

(സി) കൊച്ചി എണ്ണ ശുദ്ധീകരണശാല വ്യാവസായികാടിസ്ഥാനത്തിൽ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉല്പാദനം തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞാൽ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് കൂടുതൽ റോഡുകൾ റബ്ബറൈസ്ഡ് ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

പ്രൊഫ. മീനാക്ഷി തമ്പാൻ : സംസ്ഥാനത്ത് റബ്ബറൈസ് ചെയ്ത റോഡുകൾ വളരെ കുറവാണ് എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽനിന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ ഈ റോഡുകളുടെ ഉപയോഗ്യത ഒന്നര ഇരട്ടിയുമാണ്. കൂടുതൽ സ്ഥലങ്ങളിൽ കൂടുതൽ റോഡുകൾ ഇത്തരത്തിൽ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാനുള്ള ഉദ്ദേശമുണ്ടോ? സർഫസ് ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് മിനിസ്ട്രിയിൽ നിന്ന് ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ചെലവ് 20 മുതൽ 25 ശതമാനംവരെയാണ് അധികമായി വരുന്നത്. എന്നാൽ, റോഡിന്റെ ആയുസ് ചുരുങ്ങിയത് ഇരട്ടിയായി വർദ്ധിക്കുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഇത് ഏറ്റവും അഭികാമ്യമായ ഒരു രീതിയാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : സാധാരണ റോഡുകളുടെ ആയുസ് എത്രയാണ്?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : സാധാരണ റോഡുകളുടെ ആയുസ് മൂന്നുകൊല്ലമാണ്. മൂന്നുകൊല്ലമെന്നുള്ളത് ഇത് 8 കൊല്ലം കിടക്കും. 5 കൊല്ലത്തിലൊരിക്കൽ റീ-സർഫസ് ചെയ്യണമെന്നാണ്. 5 കൊല്ലം കിടക്കുമെന്നാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്. പക്ഷേ, അത്രയും കിടക്കാറില്ല. ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്ര സർഫസ് ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് മിനിസ്ട്രിയിൽ നിന്നുള്ള ഒരു അറിയിപ്പ് ഇവിടെ വായിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുകയാണ്.

It has been a general experience that flexible pavements with bituminous surfacing develop pre-mature distress interalia due to factors like traffic intensity, overloading, climatic conditions etc. The accelerated deterioration of flexible pavement burdens the scarce maintenance budget which in turn affects the available resources for new corridors. This situation has led to development of improved pavement materials and techniques in road construction. The technology for use of modified bitumen in construction and maintenance of roads is now a fairly

established practice. The technology has been trial tested under Ministry's sponsored research scheme (R-54) by CRRI and also through R&D works undertaken by other research institutions of the country. Considering its improved performance, it is suggested that use of rubber /polymer modified bitumen may be introduced in surfacing course of pre-mix carpet, M.S.S., semidense Bituminous carpet and Bituminous concrete, as the case may be on the heavily trafficked section of National Highway and performance of the same compared with that of work with the conventional bitumen, ഏറ്റവും ട്രാഫിക് ഉള്ള നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഇത് ഉപയോഗിക്കാൻ നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. A report on the feed back may please be sent to the Ministry six monthly for the complete life cycle of the renewal for that specific km. In order to have a proper comparison, a continuous stretch of at least 5 kms be considered for renewal with modified bitumen. It has been decided that the state chief Engineers shall use it in at least 10 percent length of periodical renewal programme starting from 1999-2000 in each state.

അപ്പോൾ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒരു 10 ശതമാനം നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഏറ്റവും ട്രാഫിക് ഉള്ള പ്രദേശങ്ങളിലും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാനുള്ള നിർദ്ദേശം സർഫസ് ട്രാൻസ്ഫോർട്ട് മിനിസ്ട്രി നൽകികഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

പ്രൊഫ. മീനാക്ഷി തമ്പാൻ : വളരെ തിരക്കുള്ള റോഡുകളാണ് ഇപ്പോൾ തെരഞ്ഞെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നു. എന്നാൽ, തീരദേശ പ്രദേശങ്ങളിൽ വെള്ളക്കെട്ട് കൊണ്ട് എളുപ്പത്തിൽ റോഡുകൾ തകരുന്നത് ഒരു സാധാരണ സംഭവമാണ്. അതുകൊണ്ട് തീരദേശ പ്രദേശങ്ങളിലെ റോഡുകൾക്കുടി ഈ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ഒരുവർഷം പി. ഡബ്ല്യു. ഡി. റോഡുകൾ ടാർ ചെയ്യാൻ ഏകദേശം 50,000 ടൺ ബിറ്റുമിനാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അടുത്തവർഷം 15,000 ടൺ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കാൻ നമ്മൾ ഓയിൽ റിഫൈനറിയുമായി ഒരു എഗ്രിമെന്റ് ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ വന്നാൽ കേരളത്തിലെ ഏകദേശം മൂന്നിലൊന്ന് റോഡുകളിൽ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ അടുത്തവർഷം ചെയ്യാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. എൻ. അനിരുദ്ധൻ : ടാറിന്റെ ലഭ്യത കുറഞ്ഞത് നിമിത്തം കൊല്ലം ജില്ലയിൽ പല സ്ഥലങ്ങളിലും റോഡിന്റെ പണി നിറുത്തിവെച്ചു എന്നുള്ള വിവരം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ, അത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് അടിയന്തിരമായി എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ക്വാളിറ്റി കൂടിയ പെട്രോൾ ഉൽപാദിപ്പിക്കാൻ വേണ്ടി വേസ്റ്റ് കുറഞ്ഞ ക്രൂഡാണ് ഇപ്പോൾ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായി രാജ്യത്താകെ ടാർ ഉൽപ്പാദനത്തിൽ ഏകദേശം 60 ശതമാനം കുറവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ അതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ട് നമുക്കുണ്ടായി. അടുത്ത വർഷവും എങ്ങനെയാണെന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് 35,000 ടൺ ടാർ ഇറക്കുമതി ചെയ്യാൻ തീരുമാനമെടുത്തു. അതിനു ഗ്ലോബൽ ടെണ്ടർ വിളിച്ചു. ഒന്നു രണ്ടു ആഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ അതിനെപ്പറ്റി തീരുമാനമെടുക്കും. രണ്ടുമാസത്തിനുള്ളിൽ, ഈ മഴക്കാലം കഴിയുന്നതിനുമുമ്പായി 35,000 ടൺ ടാർ കേരളത്തിലേക്ക് ഇറക്കുമതി ചെയ്ത് ഈ പ്രതിസന്ധിയെ നേരിടാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. കൊച്ചിൻ റിഫൈനറിയിൽനിന്ന് കിട്ടുന്നതിനെക്കാൾ കുറഞ്ഞ വിലയ്ക്കാണ് ഇപ്പോൾ ക്വട്ടേഷൻ വന്നിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എൻ. അനിരുദ്ധൻ : സാധാരണഗതിയിൽ ടാറിംഗ് നടത്തിയാൽ 3 വർഷം അതിന്റെ ഡ്യൂറേഷൻ ഉണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ നമ്മുടെ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഇപ്പോൾ ടാറിംഗ് നടത്തുന്നതിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന മെറ്റീരിയൽസ് ശരിയായ പ്രൊപ്പോർഷനിൽ ഉപയോഗിക്കാത്തതുകൊണ്ടും ആവശ്യാനുസരണം ഉപയോഗിക്കാത്തതുകൊണ്ടുമാണ് ഈ റോഡുകൾക്ക് അക്കാലത്തിൽ നാശനഷ്ടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നതെന്നുള്ള കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ ; അത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും മാർഗ്ഗം സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ഇപ്പോൾ ടാർ ചെയ്യുന്ന റോഡുകൾ മൂന്നു കൊല്ലം അല്ല കിടക്കുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന് പാലാ മണ്ഡലത്തിലെ മുനിസിപ്പൽ ടൗൺ. അത് എല്ലാ വർഷവും കേടാകുമായിരുന്നു. 1996-ൽ ടാർ ചെയ്തതാണ്. നാലു കൊല്ലമായി ഇതുവരെ ഒരു കുഴിപോലുമുണ്ടായിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർക്ക് അറിയാം. കുമിളിക്ക് പോകുന്ന റോഡ്. 1996-ൽ നമ്മൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്തതാണ്. നാലുകൊല്ലമായിട്ട് അവിടെ ഒരു പോറൽ പോലും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കുമിളി ടൗൺ എല്ലാ വർഷവും പൊട്ടിപ്പൊളിയുന്നതാണ്. കുമിളി ടൗണിലെ റോഡ് റബ്ബറൈസ് ചെയ്തു, വേണ്ട രീതിയിൽ ചെയ്താൽ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാത്ത റോഡും ഭംഗിയായി കിടക്കും. ഇപ്പോൾ അങ്ങനെ കിടക്കുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. നാരായണൻ (ഹോസ്ദുർഗ്) : നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പല റോഡുകളും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുക എന്ന പരീക്ഷണത്തിലൂടെ അത് വൻനേട്ടമാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. ആ അറിവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കൂടുതൽ ഉറപ്പും ചെലവ് കുറഞ്ഞതുമായ ടാറും ജിയോടെക്സ്റ്റ്സ് മിക്സ് ചെയ്ത് പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിൽ അത് കൂടുതൽ വ്യാപിപ്പിക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : കൂട്ടനാട്ടിൽ, ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ പ്രദേശത്തെ കൈനകരിയിൽ അത്തരത്തിൽ ഒരു റോഡിന്റെ പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആ പണിക്ക് നല്ല പ്രോഗ്രസ്സുണ്ട്. കയർ

വലപ്പായും ടാറും കൂട്ടിച്ചേർത്ത് ചെയ്യുമ്പോൾ അതിന് ലൈഫ് കൂടുതലാണ്. ഇരുന്നൂപോവുകയില്ല. കൂട്ടനാട്ടിൽ മണ്ണ് ഇരുന്നൂപോകുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. ഇത് വലപ്പായ്കൊണ്ട് മണ്ണ് പൊതിഞ്ഞു വച്ചിട്ടുള്ള ഒരു പരിപാടിയാണ്. ആ വർഷ് വിജയമാണോയെന്ന് ആ റോഡ് തീർന്നുകഴിഞ്ഞാൽ അറിയാൻ കഴിയും. അതുപോലെ താഴ്ന്നുപോകുന്ന മേഖലകളിൽ, കേരളത്തിൽ മാത്രമല്ല, ഇന്ത്യയിലാകെ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പരിപാടിയാണ് ഇത്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ നമ്മുടെ കയറുൽപ്പന്നങ്ങൾക്ക് വലിയ ഡിമാന്റ് ഉണ്ടാകും.

ശ്രീ. എം. നാരായണൻ (ഹോസ്ദുർഗ്ഗ) : ഈ ചോദ്യത്തിലെ (സി) ക്ക് കൂടുതൽ റോഡുകൾ റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞു. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ നാഷണൽ ഹൈവേയും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയും റബ്ബറൈസ് ചെയ്യാനുള്ള ലിസ്റ്റിൽ പരിഗണിക്കപ്പെടുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : കൊച്ചിയിൽ ഓയിൽ റിഫൈനറി 15,000 ടൺ ബിറ്റുമിൻ ഉൽപ്പാദിപ്പിച്ച് തരാമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇത്രയും അവാർക്ക് ഉൽപ്പാദിപ്പിച്ച് തരാൻ കഴിയുമോ? 35,000 ടൺ ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. കൊച്ചിൻ ഓയിൽ റിഫൈനറി കേരളത്തിന് നൽകുന്ന ഈ ബിറ്റുമിന് മുഴുവനും റബ്ബർമോ ഡിഫൈഡ് ബിറ്റുമിൻ എന്നാണ് അവാർ പേര് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. റബ്ബർ മോഡിഫൈഡ് ബിറ്റുമിൻ തന്നാൽ മതിയെന്ന് നമുക്ക് ആവശ്യപ്പെടാം. അപ്പോൾ കാസർഗോഡ് തീർച്ചയായും ചെയ്യാം.

ശ്രീ. പി. എസ്. സുപാൽ : റോഡ് റബ്ബറൈസ് ചെയ്യുന്നതിന്റെ സാധ്യതകളെക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്താൻ ഏതെങ്കിലും ഏജൻസിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരുന്നോ ; അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ വിശദമാക്കുമോ ?

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ് : ഞാൻ അത് ഇവിടെ വായിക്കുകയുണ്ടായി. സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്ട്രി തന്നെ അതിനെ സംബന്ധിച്ച് പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ആ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ Flexible Pavement Committee on Indian Roads congress- അവർ ഇതിനെപ്പറ്റി വിശദമായ പഠനം നടത്തിയതിനുശേഷം ഇത് റെക്കമെന്റ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് കഴിഞ്ഞ് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി മിനിസ്റ്റേഴ്സിന്റെ കോൺഫറൻസിൽ സർഫസ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്റർ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളോടും, ഇത് വളരെ നല്ല സിസ്റ്റമാണ്, നിങ്ങൾ പരമാവധി ഇത്തരത്തിൽ ചെയ്യണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥന നടത്തി. തെക്കേ ഇന്ത്യയിലെ മന്ത്രിമാരുടെ ഒരു യോഗം വിളിച്ചിരുന്നു. അതിൽ ചില മന്ത്രിമാർക്ക് വരാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ നിയമസഭ പിരിഞ്ഞാൽ ഉടനെതന്നെ തെക്കേ ഇന്ത്യയിലെ മന്ത്രിമാരുടെ യോഗം ഒരിക്കൽക്കൂടി വിളിക്കുന്നതാണ്. അപ്പോൾ തെക്കേ ഇന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഈ റബ്ബറൈസ് ബിറ്റുമിൻ കൂടുതലായിട്ട് ഉപയോഗിക്കാം.